12.11 hrs.

Title: Presented the Budget estimates for the Indian Railways for the year 2002-2003.

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) :

माननीय अध्यक्ष महोदय,

मैं भारतीय रेल के लिए वर्ा 2002-03 के बजट अनुमान प्रस्तुत करने जा रहा हूँ ।

प्रस्तावना

वर्ा 2002-03 रेलवे द्वारा राट्र को समर्पित एवम् गौरवशाली सेवा का 150वां वर्ा होगा । इन वर्ाों में यह संगठन मात्र 32 किलोमीटर के शुरूआती दौर से निकलकर 62000 रूट किलोमीटर से भी अधिक विशाल नेटवर्क का रूप ले चुका है । राट्र की सेवा के इस लम्बे काल में इस संगठन ने समय-समय पर अनेक विाम चुनौतियों का सामना किया है लेकिन अपनी अन्तर्भूत शक्ति के सहारे यह सभी प्रकार की समस्याओं से निपटने में सफल रहा है । शांति हो या युद्ध, सूखा हो या बाढ़, राट्रीय आपदा हो या व्यस्ततम समय की आवश्यकताएं, भारतीय रेल और रेल कर्मी हर प्रकार की स्थिति से जूझने के लिए सदैव तत्पर रहे हैं । हम भारतीय रेल का 150वां वर्ा उपयुक्त तरीके से मनाएंगे और विशेाकर रेल द्वारा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए भी इस अवसर पर उपयोग करेंगे।

रेल उपयोगकर्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, चाहे वे माल यातायात अथवा यात्री यातायात संबंधी हों या फिर अन्य सहायक सेवाओं से संबंधित हों, समय-समय पर रेलवे ने नीति संबंधी अनेक परिवर्तन किए हैं और क्षमता का विस्तार एवं आधुनिकीकरण किया है । अपने मौजूदा स्वरूप में भारतीय रेल देश की परिवहन संबंधी चुनौतियों का सामना करने के लिए पूर्णरूपेण सक्षम है ।

देशभर में अर्थव्यवस्था के क्षेत्र में परिवर्तन की लहर चल रही है और भारतीय अर्थव्यवस्था का मुख्य आधार होने के नाते मौजूदा आर्थिक चुनौतियों का मुकाबला करने के लिए भारतीय रेल में भी बदलाव अपेक्षित है । इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए हम कटिबद्ध हैं और इस दिशा में कई कदम उठा चुके हैं । यह प्रक्रिया इस वर्ा एवं दसवीं योजना के आगामी वर्ाों में भी जारी रहेगी । बहरहाल, हमें सावधान रहना होगा और हम कोई अतिगामी मार्ग नहीं अपना सकते । हमें अन्य देशों के अनुभवों, उनकी सफलताओं और विफलताओं दोनों से सबक लेना है । हम ऐसा मार्ग चुनेंगे जिससे हम निरंतरता बनाए रखते हुए महत्वपूर्ण क्षेत्रों में परिवर्तन ला सकें ।

अतः इस बजट में मैं न केवल आगामी वर्ा की वित्तीय स्थिति का उल्लेख करूंगा बल्कि भारतीय रेल के भविय की रूपरेखा प्रस्तुत करने का भी प्रयास करूंगा । हमारा मुख्य ध्यान दीर्घकालीन उद्देश्यों को हासिल करने की दिशा में नीति विायक पहल कदमियों पर होगा । मई 1998 में सदन में एक स्थिति पत्र प्रस्तुत किया गया था जिसमें भारतीय रेल की चुनौतियों का जिक्र था । बदल रही परिस्थितियों को देखते हुए इस स्थिति पत्र को अद्यतन कराया जा रहा है और इसे संसद के वर्तमान सत्र में प्रस्तुत किया जाएगा ।

परिवहन थ्रू पुट वर्ा 1950-51 के 73.2 मिलियन टन से बढ़कर 2001-02 में लगभग 489 मिलियन टन हो गया है । यात्री किलोमीटर वर्ा 1950-51 के 6,651 करोड़ से बढ़कर 2001-02 में 47,346 करोड़ हो गया है । इसकी तुलना में, रेलवे लाइन के मार्ग किलोमीटर में वृद्धि के मामले में हम पिछड़ रहे हैं । इसमें पिछले 50 वर्ाों के दौरान केवल 9432 किलोमीटर की ही वृद्धि हुई है । मेरा यह प्रयास होगा कि दसवीं योजना के दौरान नेट वर्क के विस्तार पर विशेा जोर दिया जाए । मुझे विश्वास है कि इस प्रयास में हमें सदन का पूर्ण सहयोग प्राप्त होगा ।

अत्यधिक उपयोग किए जा रहे रेल मार्गों के दोहरीकरण और र्काण व सिगनल प्रणाली में तकनीकी उन्नयन के कारण अभी तक हुई लाइन क्षमता में वृद्धि के अतिरिक्त हमारा लक्ष्य दसवीं पंचवर्षीय योजना काल में नई लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन तथा दोहरीकरण के द्वारा 5000 किलोमीटर ब्रॉड गेज लाइन का निर्माण करने का होगा । चार महानगरों को जोड़ने वाले स्वर्णिम चतुर्भुज और विकर्णीय मार्गों के सुदृढ़ीकरण पर भी जोर देने का हमारा प्रस्ताव है ।

हम इस प्रयास में अनेक गैर-रेलवे एजेंसियों का सक्रिय सहयोग और भागीदारी की संभावनाओं का पता लगा रहे हैं । इसमें राज्य सरकारों, अन्य मंत्रालयों तथा निजी क्षेत्रों के साथ मिलकर वित्त की व्यवस्था करना भी शामिल है ।

वित्तीय निपादन - 2000-01

अब मैं वर्ा 2000-01 एवं चालू वर्ा के दौरान वित्तीय निपादन की संक्षेप में समीक्षा करूंगा ।

वर्ा 2000-2001 के दौरान 473.50 मिलियन टल माल का लदान हुआ जो 475 मिलियन टल के बजटीय लक्ष्य के काफी निकट था । यह मामूली कमी इस वित्त वर्ा की अंतिम तिमाही के दौरान अर्थव्यवस्था में मंदी के कारण हुई है । बहरहाल, कुछ वस्तुओं के यातायात की अपेक्षाकृत कम दूरी (LEAD) के कारण माल यातायात आमदनी बजट अनुमानों की तुलना में 303 करोड़ रुपए कम रही । दूसरी ओर, यात्री क्षेत्र में अच्छा कारोबार हुआ जिसके परिणामस्वरूप यात्री आमदनी बजट अनुमानों की तुलना में 367 करोड़ रुपए अधिक रही । किन्तु, अन्य फुटकर आमदनी, "ऑप्टिक फाइबर नेटवर्क के मार्गाधिकार को पट्टे पर देने" के गैर-परंपरागत स्रोत के फलीभूत न होने के कारण लक्ष्य की तुलना में 714 करोड़ रुपए कम रही । इसके परिणामस्वरूप सकल आमदनी में 742 करोड़ रुपए की कमी आई और रेलवे द्वारा वसूली योग्य ट्रैफिक सस्पेंस राशि में 500 करोड़ रुपए का अनुमानित निपटान करने के बजाय उसमें 407 करोड़ रुपए की वृद्धि होने से, रेलवे की सकल यातायात प्र ाप्तियां बजट अनुमानों की तुलना में 1,649 करोड़ रुपए कम रही ।

राजस्व व्यय को सीमित रखने के सतत प्रयासों के फलस्वरूप रेलवे विभिन्न बजटोपरांत कारकों के प्रभाव को आत्मसात करने के बाद भी साधारण संचालन व्यय में 28,115 करोड़ रुपए के बजट अनुमानों में 581 करोड़ रुपए की कमी लाने में समर्थ हुई । बहरहाल, संसाधनों के आंतरिक सृजन में सकल कमी के परिणामस्वरूप 11,000 करोड़ रुपए के बजटीय योजनागत परिव्यय को घटाकर 9,395 करोड़ रुपए करना पड़ा । रेलवे का शुद्ध राजस्व, 1500 करोड़ रुपए की लाभांश दायिता आस्थगित (DEFER) करने के बाद 615 करोड़ रुपए के बजटीय लाभांश की तुलना में केवल 308 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान करने के लिए पर्याप्त पाया गया ।

वर्ा 2001-02 के वित्तीय निपादन की समीक्षा

अर्थव्यवस्था में पुनः तेजी आने की प्रत्याशा में रेलवे ने 2001-02 के लिए 500 मिलियन टन राजस्व उपार्जक माल यातायात का आशावादी लक्ष्य निर्धारित किया था जो 5.65 की वृद्धि का द्योतक था । बहरहाल, आर्थिक मंदी के जारी रहने से इस वित्त वर्ा के पहले 5 महीनों के दौरान माल यातायात स्थिर रहा परन्तु, इसके पश्चात आर्थिक पुनरोत्थान तथा रेलवे के विपणन प्रयासों के फलस्वरूप अब वर्ा के अंत तक 489 मिलियन टन राजस्व उपार्जक माल यातायात की ढुलाई होने की आशा है । इस कमी के परिणामस्वरूप, माल यातायात आमदनी में संशोधन करके इसे 25,235 करोड़ रुपए से घटाकर 24,610 करोड़ रुपए कर दिया गया है । यात्री यातायात आमदनी निरंतर वृद्धि दर्शा रही है और इसलिए संशोधित अनुमानों में इसे 11,400 करोड़ रुपए रखा गया है जो 11,387 करोड़ रुपए के बजट अनुमानों से कुछ अधिक है। अन्य कोचिंग आमदनी भी संशोधित अनुमानों में 10 करोड़ रुपए का मामूली सुधार दर्शा रही है। ऑप्टिक फाइबर केबल नेटवर्क के लिए मार्गाधिकार पट्टे पर देने के गैर-परंपरागत स्रोत से आशा के अनुरूप राजस्व प्राप्त नहीं हुआ है । अतः अन्य न्टकर आमदनी से होने वाली आमदनी के अनुमानों को 1,717 करोड़ रुपए के बजटीय अनुमानों से घटाकर संशोधित अनुमानों में 900 करोड़ रुपए कर दिया गया है । रेलवे की वसूल न हुई आमदनियों में जारी वृद्धि को हिसाब में लेते हुए 39,939 करोड़ रुपए की बजटीय सकल यातायात प्राप्तियों को संशोधित अनुमानों में कम करके 37,720 करोड़ रुपए कर दिया गया है।

खर्च पर नियंत्रण करने के लिए रेलवे द्वारा किए गए अथक प्रयासों के परिणामस्वरूप, चालू वर्ा में साधारण संचालन व्यय में 1090 करोड़ रुपए की बचत होने की संभा वना है । तदनुसार, इसे 30,190 करोड़ रुपए के बजटीय अनुमानों की तुलना में 29,100 करोड़ रुपए रखा गया है । इसके बावजूद, प्राप्तियों में कमी के कारण संसाधनों के आंतरिक सृजन में बजट अनुमानों की तुलना में 888 करोड़ रुपए की कमी आने की संभावना है ।

चालू वर्ा के दौरान सरकार ने कुछ चुनिंदा परियोजनाओं की बेहतर प्रगति के लिए 898 करोड़ रुपए की अतिरिक्त बजटीय सहायता भी प्रदान की है । किन्तु, बोल्ट और "अपने मालडिब्बे के मालिक बनें" (OWN YOUR WAGON SCHEME) योजनाओं से बजटीय अनुमान के अनुरूप निवेश के फलीभूत होने की आशा नहीं है । इसे देखते हुए वर्ा के लिए वार्षिक योजना 9457 करोड़ रुपए की बनती है जबकि बजट अनुमान 11,090 करोड़ रुपए का था । संसद द्वारा विशेा रेल संरक्षा निधि के लिए अनुमोदित 1400 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि को हिसाब में लेते हुए कुल योजनागत व्यय 10,857 करोड़ रुपए बनता है ।

संरक्षा

महोदय, संरक्षा इस सदन के प्रत्येक सदस्य के लिए चिंता का विाय रही है और रेलवे इसे सर्वाधिक महत्व देती है । जून, 2001 में कडालुंडि पुल पर हुई दुःखद दुर्घटना के परिणामस्वरूप यह मुद्दा और भी मुखर हो गया है । रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमिटी ने, जिसके अध्यक्ष न्यायमूर्ति एच.आर. खन्ना थे, अपनी रिपोर्ट में यह सिफारिश की है कि संरक्षा के लिए भारतीय रेलवे की गतायु परिसंपत्तियों का शीघ्र बदलाव या उनका नवीकरण किए जाने की आवश्यकता है । इन बदलावों के लिए अपेक्षित धनराशि 15,000 करोड़ रुपए आंकी गई थी ।

इस वर्ा हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के निर्देश और माननीय वित्त मंत्री के सहयोग से गतायु परिसंपत्तियों के बदलाव में बकाया कार्य को अगले छः वर्ाों में पूरा करने के लिए 17,000 करोड़ रुपये की विशेा रेलवे संरक्षा निधि का सृजन किया गया है । इस निधि में मुद्रास्फीति के लिए यथोचित गुंजाइश रखी गई है । इस निधि के लिए छः वर्ा की अवधि में 12000 करोड़ रुपए के बजटीय समर्थन द्वारा धन की व्यवस्था की जा रही है और शेा 5000 करोड़ रुपए यात्रियों पर लगाए जा रहे संरक्षा अधिभार के जरिए रेलवे द्वारा जुटाए जा रहे हैं । यह अधिभार 1 अक्तूबर 2001 से लगाया गया है । इस निधि के माध्यम से क्रियान्वित किए जाने वाले संरक्षा से संबंधित कार्यों में लगभग 17,000 किलोमीटर रेलपथ के नवीकरण, 3000 से अधिक पुलों के पुनर्निर्माण, 950 स्टेशनों पर सिगनल गियरों के बदलाव, चल स्टॉक के बदलाव और संरक्षा संवर्धन से संबंधित उपायों में किया जाने वाला निवेश शामिल हैं ।

वास्तव में यह कार्य पहले ही शुरू हो गया है । माननीय सदस्यों को याद होगा कि चालू वर्ा के दौरान किए जाने वाले संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए पिछले शीतकालीन अधिवेशन में इस सदन द्वारा 1400 करोड़ रुपए की पूरक मांग अनुमोदित की गई थी । पूरक मांग के साथ निर्माण कार्यों की एक पूरक सूची (ग्रीन बुक) भी थी जिसमें शुरू किए जाने वाले कार्यों का उल्लेख था ।

मैंने संरक्षा मुद्दे पर कर्मचारी फेडरेशनों से विचार-विमर्श किया है । वे भी कर्मचारियों के बीच संरक्षा सबंधी जागरूकता लाने में पहल कर रहे हैं ।

कोंकण रेल निगम ने उपग्रह-आधारित ग्लोबल पोजीशनिंग सिस्टेम के आधार पर "रक्षा कवच" नामक एक टक्कर-रोधी उपकरण विकसित किया है । यह 15 अक्तूबर, 2001 को राट्र को समर्पित किया गया था । यह गाड़ियों में होने वाली सम्भावित टक्करों की रोकथाम करने के लिए तैयार किया गया है । इस समय चल रहे विस्तृत परीक्षणों के सफलतापूर्वक पूरा हो जाने के पश्चात इन्हें पूरी रेलवे प्रणाली पर सेवा में लाया जाएगा । आशा है कि यह कदम गाड़ी परिचालनों की संरक्षा बढ़ाने में उल्लेखनीय योगदान देगा ।

भारतीय रेल और सेल (SAIL) के भिलाई इस्पात संयंत्र ने मिलकर परंपरागत 13 मीटर की लम्बाई के बजाय 26 मीटर और 65 या 78 मीटर लम्बी पटरियों का उत्पादन करने की योजना बनाई हैं ताकि रेलपथ में वेल्ड वाले जोड़ों की संख्या कम से कम हो ।

दुर्घटनाओं में सवारी डिब्बों के क्षतिग्रस्त होने की संभावनाओं को कम करने के लिए एक तात्कालिक उपाय के रूप में सवारीडिब्बों के आंतरिक डिजाइन में परिवर्तन करके बेहतर फिटिंग्स और फीचर्स की व्यवस्था की जा रही है जिससे यात्रियों को चोट न लगे । ऐसे उन्नत सवारीडिब्बों का उत्पादन वर्ा 2002-03 के दौरान शुरू किया जाएगा । साथ ही साथ सवारीडिब्बे के ढांचे के डिजाइन में भी परिवर्तन किया जाएगा जिससे कोच अधिक झटकों को सह सके ताकि यात्रियों वाले हिस्सों को अधिकाधिक सुरक्षित रखा जा सके ।

सुरक्षा

देशभर में रेलपथ केन्द्रीय सरकार का महत्वपूर्ण प्रतीक माना जाता है । सरकारी संपत्ति होने के कारण यह आंदोलनकारियों, आतंकवादियों या अपनी मौजूदगी का एहसास दिलाने को इच्छुक चरमपंथियों के लिए आसान निशाना बन जाता है । जहां तक रेलवे ट्रैक, चलती गाड़ियों और रेल परिसरों में कानून एवं व्यवस्था को कायम रखने अथवा अपराध नियंत्रण का प्रश्न है, यह राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व है । लेकिन रेल-सुरक्षा के प्रश्न पर व्यक्त की जा रही देशव्यापी चिंता के मद्देनजर रेल सुरक्षा बल को अधिक शक्ति प्रदान करने के लिए रेल सुरक्षा बल अधिनियम और रेल अधिनियम में संशोधन करने का एक प्रस्ताव विचाराधीन है ताकि आवश्यकता पड़ने पर वे भी चलती गाड़ियों और स्टेशनों पर यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने की भूमिका निभा सकें । राज्य पुलिस प्राधिकारियों के साथ बेहतर संपर्क और समन्वय कायम रखने के लिए भी प्रयास किए जा रहे हैं ।

वर्ा के दौरान किए गए नीतिगत उपाय

रेलवे द्वारा देश को बेहतर सेवा प्रदान करने हेतु कुशलता में वृद्धि, खर्च में कमी, मूलभूत ढांचे में निवेश बढ़ाने के लिए धन की व्यवस्था तथा रेल राजस्व में वृद्धि के लिए हम सतत प्रयत्नशील हैं । इस दिशा में हाल ही में कुछ कदम उठाए गए हैं जिनका उल्लेख प्रासंगिक होगा ।

निविदाएं स्वीकार करने के लिए महाप्रबंधकों को अधिक वित्तीय शक्तियां प्रदान करके क्षेत्रीय रेलों को अधिक स्वायत्तता प्रदान की गई है । साथ ही, मंत्रालय द्वारा पहले केन्द्रीयकृत रूप से खरीदी जा रही 60 में से 45 मदों की खरीद को विकेन्द्रीकृत कर दिया गया है । महाप्रबंधक खरीद और अन्य निविदाओं के संबंध में स्थानीय स्तर पर निर्णय लेने में समर्थ होंगे । इस प्रकार निर्णय शीघ्र होंगे और कार्यकुशलता में वृद्धि होगी ।

पत्तनों यानी पोर्ट्स विशेाकर नए पत्तनों के लिए रेल संपर्क की व्यवस्था, पत्तन प्राधिकरणों द्वारा या तो स्वयं या रेलवे तथा पत्तन प्राधिकरणों के बीच लागत में भागीदारी के आधार पर की जा रही है । गुजरात में अदानी तथा पिपावाव पत्तन इस प्रकार के सहयोग के उदाहरण हैं ।

मुंबई, चेन्नई, कोलकाता और हैदराबाद में उपनगरीय प्रणालियों के लिए रेलवे तथा राज्य सरकारों के बीच पहले ही लागत में भागीदारी है । मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि के-राइड के तत्वावधान में पूर्व में हस्ताक्षर किए गए समझौता ज्ञापन के अनुसार कर्नाटक में चुनिंदा परियोजनाओं का कार्य शीघ्र पूरा करने के लिए एस.पी.वी. का गठन किया जा रहा है । इसी माह झारखंड सरकार के साथ भी एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं जिसके अन्तर्गत झारखंड सरकार ने अपने राज्य में परियोजनाओं के एक समय-सीमा में पूरा करने के लिए लागत में दो तिहाई भागीदारी वहन करने की सहमति प्रदान की है । हमारा कर्नाटक सरकार के साथ भी उनके द्वारा प्रस्तावित चुनिंदा परियोजनाओं को कालबद्ध ढंग से पूरा करने के लिए इसी प्रकार का समझौता करने का प्रस्ताव है ।

विद्युत ऊर्जा पर खर्च में कमी लाने के लिए हाल ही में रेल मंत्रालय ने राट्रीय ताप विद्युत निगम के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया है जिसके तहत रेलवे के लिए कैप्टिव ताप बिजली संयंत्र स्थापित करने की संभावनाओं का पता लगाया जाएगा ।

माल यातायात में रेल का हिस्सा बढ़ाने के लिए की गई पहलकदमियां

ग्राहकों को एकीकृत माल यातायात बुकिंग तथा हैन्डलिंग सुविधा प्रदान करने के लिए निजी उद्यमियों द्वारा रेल टर्मिनलों के प्रबंधन को प्रोत्साहन देने की नीति तैयार की गई है । गुड़गांव के निकट गढ़ीहरसरू पर एक निजी टर्मिनल स्थापित किया गया है तथा इसे परिचालित किया जा रहा है ।

ग्राहकों के लिए रेल परिवहन सेवा को और अधिक आर्काक बनाने तथा उनकी समग्र लौजिस्टिक लागत कम करने की दृटि से रेल टर्मिनलों के निकट निजी क्षेत्रों और सरकारी निगमों द्वारा गोदाम सुविधाओं की स्थापना को प्रोत्साहन देने का विनिश्चय किया गया है । बैंगलुर में व्हाइटफील्ड में एक पायलट स्कीम आरंभ की जा रही है ।

पार्सल

मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता है कि रेलवे का इरादा फल और सब्जियों जैसे पेरिशेबल वस्तुओं की देशभर में ढुलाई के लिए उच्च गति वाले रेफ्रीजरेटेड पार्सल यानों की सेवा प्रारंभ करने का है, ताकि किसानों को अपनी उपज का बेहतर मूल्य प्राप्त करने में सहायता मिल सके ।

परियोजनाएं

महोदय, जैसा मैंने पहले उल्लेख किया है कि रेलवे संतृप्त स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्णों की क्षमता बढ़ाने पर अधिक ध्यान केन्द्रित करेंगी, जिसके लिए इकहरी लाइन खंडों का दोहरीकरण, कुछ खंडों में तीसरी/चौथी लाइन का निर्माण, गैस-विद्युतीकृत क्षेत्रों का विद्युतीकरण, व्यस्त समपारों का ग्रेड-पृथक्करण और माल गाड़ियों को 100 किलोमीटर प्रति घंटा की गति पर चलाने के लिए रेलपथ और माल डिब्बों को अपग्रेड करने की आवश्यकता होगी । इस प्रयोजन के लिए एक व्यापक परियोजना तैयार की जा रही है और इसके लिए वित्त व्यवस्था हेतु अन्य स्रोतों की तलाश करने का भी विचार है ।

जैसा कि सदन को भली-भांति मालूम है, रेलवे के पास "नई लाइनें और आमान परिवर्तन योजना" शीर्ा के अन्तर्गत बड़ी संख्या में परियोजनाएं लंबित हैं । संसाधनों की उपलब्धता सीमित है परन्तु लोगों की आकांक्षाओं, जो माननीय संसद सदस्यों और राज्य सरकारों के विभिन्न अनुरोधों से परिलक्षित हैं, को पूरा करने हेतु इन परियोजनाओं की प्रगति त्वरित करने की आवश्यकता है ।

माननीय सदस्यों की अक्सर यह शिकायत रहती है कि विभिन्न राज्यों को रेल परियोजनाओं के लिए आबंटन तार्किक और न्यायसंगत आधार पर नहीं किया जाता रहा है । अन्याय के इस आभास को दूर करने के लिए मैंने एक स्पट और पारदर्शी फार्मूले के आधार पर विभिन्न राज्यों में परियोजनाओं के लिए नई लाइनें, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण आदि योजना शीर्ा के अन्तर्गत धन आबंटित करने का निर्णय लिया है ताकि उपलब्ध संसाधनों का बंटवारा उचित और न्यायसंगत तरीके से हो सके । इस प्रयोजन के लिए मैंने 3 प्रमुख आधार, जैसे राज्य का क्षेत्रफल, राज्य की जनसंख्या और राज्य में परियोजनाओं को पूरा करने हेतु बकाया राशि को रखा है । इन तीन आधारों को क्रमशः 15%, 15% और 70% के अनुपात में वजन दिया गया है । विभिन्न राज्यों के लिए आबंटित किए जाने वाले धन के हिस्से का निर्धारण इसी आधार पर किया गया है ।

पूंजीगत व्यय के लिए उपलब्ध बजटीय समर्थन में से लगभग 70% राशि परियोजनाओं के लिए रखी जाती है । इस 70% राशि में सबसे पहले पूर्वोत्तर राज्यों के लिए 10% आबंटन किया गया है तत्पश्चात् महानगर परिवहन परियोजनाओं तथा वृहत् पुलों के लिए अपेक्षित राशि प्रदान की गई है । साथ ही जिन परियोजनाओं में राज्यों ने 2/3 हिस्से का अंशदान किया है, जैसा कि झारखण्ड राज्य द्वारा किया जा रहा है, उनमें रेलवे की हिस्सेदारी का आबंटन किया गया है । इन तीन मदों के बाद शेा बची हुई "उपलब्ध राशि" ऊपर बताए गए फार्मूले के अनुसार विभिन्न राज्यों के बीच बांटी गई है ।

महोदय, माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि इस प्रकार से परियोजनाओं के लिए आबंटन पारदर्शी तथा उचित तरीके से किया गया है और उन्हें विसंगति और तदर्थवाद के रवैये का अहसास नहीं होगा ।

महोदय, वृहत् पुलों के निर्माण को भी प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यकता है क्योंकि ये सामरिक दृटि से महत्वपूर्ण संपर्क मुहैया कराते हैं । इन कामों को एक बार प्रारंभ करने के बाद तेजी से आगे बढ़ाना आवश्यक है । पटना में गंगा नदी पर पुल का निर्माण कार्य प्रारंभ हो गया है । सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि आगामी बीहू त्यौहार के दौरान विशाल ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबील पुल के निर्माण कार्य का शुभारंभ हो जाएगा । ऐसे वृहत् पुलों के निर्माण हेतु वित्त पोाण के लिए विभिन्न स्रोतों की खोज करने का भी प्रस्ताव है ।

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के संबंध में जुलाई, 1996 में यह घोाणा की गई थी कि यह एक राट्रीय परियोजना होगी और जिसके लिए वित्त-पोाण रेलवे की योजना से इतर स्रोत से किया जाएगा । परंतु अपेक्षित वित्त पोाण नहीं हो पाया था । मैं माननीय प्रधानमंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करते हुए सदन को यह सूचित करना चाहता हूँ कि केन्द्र सरकार ने हाल ही में इस परियोजना के लिए अपेक्षित धन रेलवे की योजना के अलावा अलग से मुहैया कराने का निर्णय लिया है । वर्ा 2002-03 के दौरान इस कार्य के लिए 300 करोड़ रुपए का प्रावधान करने का प्रस्ताव है । पहले चरण में उधमपुर-कटरा तथा काज़ीगुंड-बारामूला खंडों को तीन वर्ा में पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है ।

दो परियोजनाएं यथा कोलायत और फलौदी के बीच नई लाइन का निर्माण और लूनी-मुनाबाव का आमान परिवर्तन सामरिक दृटि से किया जा रहा है । इन परियोजनाओं के सामरिक महत्व के कारण यह निश्चय किया गया है कि इन कार्यों को शीघ्र पूरा करने के लिए रक्षा मंत्रालय रेल मंत्रालय को आवश्यक निधि मुहैया

कराएगा । चालू वर्ा में इस कार्य के लिए 25 करोड़ रुपया मुहैया किया गया है और वर्ा 2002-03 में इसके लिए 130 करोड़ रुपये मुहैया कराए जाएंगे । अब इन परियोजनाओं को एक समय-सीमा में पूरा कर दिया जाएगा ।

पिछले बजटों में कई ऐसी परियोजनाओं को, जिनके लिए अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त नहीं थी, इस शर्त के साथ शामिल कर लिया गया था कि कार्य स्वीकृति प्राप्त होने के बाद ही शुरू किए जाएंगे । परन्तु इस प्रक्रिया की आलोचना होती रही है । माननीय सदस्यों को मैं अवगत कराना चाहूंगा कि आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के निर्णय के आधार पर भविय में किसी भी ऐसी परियोजना को बजट में शामिल नहीं किया जाएगा जिसके लिए अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त न हों ।

नई लाइनें

महोदय, मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि धर्मावरम-पुट्टापार्थी खंड के पूरा हो जाने से धर्मावरम-पेनूकोंडा नई लाइन परियोजना पूरी कर ली गई है । ऐसे अन्य खंड जो मार्च, 2002 तक पूरे हो जाएंगे, इस प्रकार हैं -

i. गोधरा-इंदौर और देवास-मक्सी परियोजना का देवास-मक्सी खंड
ii. इकलाखी- बेलूरघाट परियोजना का गजोल-बुनियादपुर खंड

रेलवे द्वारा 2002-03 में निम्नलिखित खंडों को शामिल करते हुए 214 किलोमीटर नई लाइनों का निर्माण पूरा किए जाने का प्रस्ताव हैः-

i. इकलाखी-बेलूरघाट नई लाइन परियोजना को पूरा करने के लिए बुनियादपुर-बेलूरघाट खंड
ii. दैतारी-बासपानी का जोरूली-क्योंझर खंड
iii. कुमारघाट-अगरतला का कुमारघाट-मानू खंड
iv. कटरा-फैजाबाद
v. दरौंधा-महाराजगंज का पुनर्स्थापन
vi. तामलुक-दीघा का बाजकुल-कांठी खंड

आमान परिवर्तन

चालू वर्ा के दौरान आमगुड़ी-तुली, माकुम-डांगरी और वांकानेर-मोरबी खंडों का आमान परिवर्तन कार्य पूरा कर लिया गया है । गुंतूर-गुंतकल आमान परियोजना के भाग के रूप में पेनकाकल्लू-गूटी नई लाइन परियोजना और मैसूर-हसन परियोजना के लक्ष्मणतीर्थ पुल का कार्य भी पूरा कर लिया गया है । शेा दो खंड यथा सोनी-भिंड और ध्रांगध्रा-कुदा को भी चालू वर्ा के दौरान पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य है ।

मुझे सदन को यह सूचित करते हुए हर्ा है कि अतिरिक्त संसाधन उपलब्ध होने से मुदखेड़-निजामाबाद के आमान परिवर्तन के लिए यातायात ब्लॉक शुरू कर दिया गया है । मुदखेड़-धर्माबाद आमान परिवर्तन का कार्य भी मार्च, 2002 तक और धर्माबाद-निजामाबाद का कार्य जून, 2002 तक पूरा कर लिया जाएगा । इस परियोजना का बोलाराम-सिकंदराबाद खंड का आमान परिवर्तन भी कुछ महीनों में कर लिया जाएगा । लूनी समदड़ी-जसई का आमान परिवर्तन भी 2002-03 के दौरान पूरा कर लिया जाएगा।

वर्ा 2002-03 के दौरान निम्नलिखित खंडों का कार्य पूरा करने की भी योजना हैः-

i. मिरज-लातूर आमान परिवर्तन परियोजना का लातूर-लातूर रोड नई लाइन
ii. सेलम-कड्डालोर का वडालूर-वृद्धाचलम खंड
iii. कटपाडी-पकाला-तिरुपति
iv. सुरेन्द्रनगर-पीपावाव
v. राजकोट-वेरावल का राकोट-जेतलसर खंड

दोहरीकरण

चालू वर्ा के दौरान लगभग 150 किलोमीटर रेलपथ का दोहरीकरण पूरा किया जाएगा । अगले वित्त वर्ा में 250 किलोमीटर रेलपथ के दोहरीकरण के लक्ष्य का प्रस्ताव है ।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि सोलापुर-पकनी, मानिकपुर-छिउकी का छिउकी-लोहगरा, अहमदपुर-सैंथिया, गया-चाकंद, कानपुर-चंदारी, सीमापुर-कटिहार, कुमारगंज-इकलाखी और संभलपुर-रेनगली खंडों के दोहरीकरण को इस बजट में शामिल किया गया है । इससे यातयात का प्रवाह आसान होगा और कुछ संतृप्त खंडों पर अतिरिक्त क्षमता सृजित होगी ।

रेल विद्युतीकरण

मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि वर्ा के दौरान रेल विद्युतीकरण के कार्य की प्रगति संतोाजनक रही । कुछ महत्वपूर्ण खंड, जिन्हें ऊर्जान्वित किया गया है, में भुवनेश्वर-कोट्टावालसा (चेन्नई-कोलकाता मार्ग पर) शामिल है । हावड़ा-दिल्ली मेन लाइन मार्ग पर सीतारामपुर-मुगलसराय का विद्युतीकरण कार्य भी पूरा हो चुका है । रेलवे ने नौवीं योजना अवधि में 2300 मार्ग किलोमीटर के विद्युतीकरण का महत्वाकांक्षी लक्ष्य रखा था । मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि यह लक्ष्य न केवल पूरा कर लिया जाएगा बल्कि इससे अधिक विद्युतीकरण कार्य कर लिया जाएगा । यह प्रगति चालू वित्त वर्ा के दौरान अंतिम चरण पर चल रही परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त आबंटन से ही संभव हो पायी है ।

मुझे सदन को यह बताते हुए हर्ा है कि 3-फेज टेक्नोलॉजी के ईएमयू रेकों को, जो डीसी और एसी दोनों कर्णाों पर कार्य कर सकने में समर्थ हैं, पश्चिम रेलवे के चर्चगेट-विरार खंड पर शुरू किया गया है । उच्चतर गति के अलावा इन ईएमयू गाड़ियों से 30% ऊर्जा की बचत होगी । इससे मुम्बई के उपनगरीय यातायात की बढ़ती हुई मांग पूरी होने में भी आसानी होगी ।

उपनगरीय परिवहन परियोजनाएं

महोदय, मुझे सदन को यह बताते हुए हर्ा है कि अंधेरी से बोरीवली की 5वीं लाइन के शेा भाग का कार्य मार्च 2002 तक पूरा कर लिए जाने की आशा है । इस प्रकार, सांताक्रूज से बोरीवली तक 5वीं लाइन का निर्माण कार्य पूरा हो जाएगा । विरार-दहानू रोड स्वचालित सिगनल प्रणाली के कार्य की प्रगति संतेाजनक है । इसे भी मार्च 2002 तक पूरा कर लिए जाने की आशा है । इससे इस खंड की लाइन क्षमता बढ़ेगी ।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि कोलकाता में सर्कुलर रेलवे के विद्युतीकरण को, जिसे पहले दमदम से ताला तक पूरा कर लिया गया था, अब ट्रिंासेपघाट तक बढ़ाया गया है । रानाघाट-बोंगाव के विद्युतीकरण का कार्य भी पूरा हो गया है । बारासात-हसनाबाद खंड का विद्युतीकरण अगले वित्त र्वा में पूरा किए जाने की संभावना है ।

माननीय सदस्य जानते हैं कि रेल मंत्रालय ने हैदराबाद शहर में दैनिक यात्री गाड़ियों को चलाने के लिए मौजूदा रेल संरचना को मजबूत बनाने हेतु आंध्र प्रदेश सरकार के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये थे । परियोजना के पहले चरण के रूप में सिकंदराबाद-फलकनुमा और सिकंदराबाद/हैदराबाद-लिंगमपल्ली खंड में रेल अवसंरचना को अपग्रेड करने का कार्य शुरू कर दिया गया है ।

अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन (*ङ्च्*)

अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन, जो कि भारतीय रेल का एक अग्रणी अनुसंधान एवं विकास स्कंध है, गाड़ी परिचालन में संरक्षा और परिसंपत्तियों की विश वसनीयता को बढ़ाने के लिए नयी तकनीकों का विकास करने और उन्हें अपनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता आ रहा है । र्वा 2001-02 के दौरान इसने कुछ महत्वपूर्ण उपलब्धियां हासिल की हैं यथा इसने थ्रू-पुट बढ़ाने के लिए उच्च धुरा भार वाले माल डिब्बों का निर्माण किया है, निर्यात के लिए अत्याधुनिक 2300 हार्स पावर वाले डीज़ल इंजनों का डिजाइन तैयार कर उन्हें विकसित किया है, गर्डर पुलों के लिए फाइबर प्रबलित प्लास्टिक स्लीपरों का विकास किया है, पार्सल यातायात को संभालने के लिए सपाट कोचिंग कंटेनरों का विकास किया है, समपारों पर गाड़ी के आगमन से पहले चेतावनी प्रणाली को तैयार करने आदि जैसी युक्तियों का विकास किया है । अनुसंधान और विकास के प्रयासों को और बढ़ावा देने के लिए इस संगठन के पुनर्गठन का कार्य किया जा रहा है और इसे 2002-03 के दौरान पूरा कर लिया जाएगा । यह भी विनिश्चय किया गया है कि अनुसंधान एवं विकासात्मक गतिविधियों के विकास के लिए 87 करोड़ रुपए की लागत से एक विश्वस्तरीय टेस्ट ट्रैक का निर्माण कराया जाएगा ।

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि र्वा 2000-01 के दौरान रेल मंत्रालय के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का कार्य निपादन संतेाजनक रहा है । 2000-01 में इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने 811 करोड़ रुपए का कारोबार किया और 66 करोड़ रुपए का शुद्ध मुनाफा कमाया । इसने 14.85 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया । रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विसिज़ (राइट्स) ने र्वा 2000-01 के दौरान 181 करोड़ रुपए का कारोबार किया जो कि इस उपक्रम के लिए अब तक का सर्वाधिक कारोबार है । राइट्स ने 15 करोड़ रुपए का शुद्ध मुनाफा कमाया, और 2 करोड़ रुपए के लाभांश का भी भुगतान किया । सदन को यह सूचित करते हुए मुझे प्रसन्नता है कि राइट्स को इस महीने "मिनी रत्न" का दर्जा प्रदान किया गया है । भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर) ने 1075 करोड़ रुपए का कारोबार किया है और 217 करोड़ रुपए का मुनाफा कमाने के बाद 43.54 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया है । पिछले र्वा की तुलना में र्वा 2000-01 के दौरान इसके कारोबार में 29 प्रतिशत की वृद्धि हुई और लाभांश में 33 प्रतिशत की वृद्धि हुई । भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी) ने 238 करोड़ रुपए का शुद्ध मुनाफा कमाया । भारतीय रेल के योजनागत संसाधनों को बढ़ाने के लिए इसने र्वा 2000-01 के दौरान बाजार से कुल 2950 करोड़ रुपए जुटाए । इसने 64.96 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया । सार्वजनिक क्षेत्र के इन सभी चारों उपक्रमों को अपने बेहतर कार्य निपादन के कारण "उत्कृट" दर्जा प्रदान किया गया है ।

कोंकण रेलवे कारपोरेशन

मुझे सदन को यह बताते हुए प्रसन्नता है कि कोंकण रेलवे कारपोरेशन निरंतर अपने कार्य निपादन में सुधार ला रहा है । पिछले दो वर्ाों के दौरान यातायात में प्रतिर्वा 25 प्रतिशत की दर से वृद्धि हुई है । जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं कि कोंकण रेलवे की लगभग 70 प्रतिशत पूंजीपरक लागत बाजार से उधार लेकर जुटायी गयी थी जिसके कारण हाल के वर्ाों में कर्ज का ब्याज और कर्जा चुकाने के लिए भारी मात्रा में धन की आवश्यकता पड़ी है । रेल मंत्रालय इस संगठन को निरंतर वित्तीय सहायता देता आ रहा है । रेलवे द्वारा अब तक 1398 करोड़ रुपए की सहायता प्रदान की जा चुकी है जिसमें से 744 करोड़ रुपए का भुगतान र्वा 2001-02 में किया गया है ।

चिकित्सा सुविधाएं

भारतीय रेल मानव संसाधन विकास में एक महत्वपूर्ण निवेश के रूप में अपने रेल कर्मचारियों और उनके परिवार जनों को व्यापक स्वास्थ्य सेवाएं मुहैया कराती रही हैं, संक्रामक और गैर-संक्रामक रोगों की रोकथाम, पीने के पानी की गुणवत्ता पर नजर रखना, रेल यात्रियों को दिए जाने वाले भोजन की गुणवत्ता की जांच करना, पर्यावरण की साफ-सफाई में बेहतरी लाना और स्वास्थ्य शिक्षा प्रदान करना कुछ ऐसे घटक हैं जो स्वास्थ्य सेवाओं का महत्वपूर्ण अंग हैं ।

सावधानीपूर्ण नियोजन एवं कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप और कर्मचारियों के समर्पित प्रयासों के कारण रेल कर्मचारियों और उनके परिवारों के स्वास्थ्य सेवा संबंधी सूचकांक हमारे लिए संतेाा का विाय है और इनकी तुलना देश के किसी स्वास्थ्य संबंधी सूचकांक से की जा सकती है ।

रेल भर्ती बोर्ड

भर्ती की प्रक्रिया में पारदर्शिता लाने के मेरे प्रयासों के क्रम में कर्मचारियों की और अधिक कोटियों में भर्ती को रेल भर्ती बोर्ड के नियंत्रण में लाया जा रहा है । तदनुसार, रेल सुरक्षा बल के कांस्टेबल और रेल सुरक्षा बल में उपनिरीक्षक और निरीक्षक तथा ग्रुप "डी" के कर्मचारियों की सभी कोटियों में भर्ती रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से की जाएगी ।

खेलकूद

महोदय, मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि र्वा 2001-02 के दौरान भारतीय रेलवे का क्रीड़ा संबंधी निपादन राट्रीय एवं अंतर्राट्रीय दोनों स्तर पर उत्कृष्ट रहा है । र्वा के दौरान रेल के 8 खिलाड़ियों को अर्जुन पुरस्कार से सम्मानित किया गया है जो एक सर्वकालिक रिकार्ड है ।

माननीय सदस्यों को याद होगा कि शीतकालीन सत्र 2001 में अनुदान की पूरक मांगों पर बहस के दौरान मैंने यह उल्लेख किया था कि हम उन माननीय संसद

सदस्यों से सुझाव प्राप्त करना चाहेंगे जो खेल से जुड़े हुए हैं और खेलकूद की गतिविधियों में पर्याप्त रूचि रखते हैं । इस संबंध में जनवरी, 2002 में बैठक आयोजित की गयी थी और मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि रेलवे के वार्षिक खेल बजट को दोगुना कर दिया गया है । साथ ही ग्रुप सी और ग्रुप डी में की जाने वाली खेलकूद कोटे की भर्ती को वर्तमान संख्या 649 से बढ़ाकर 1200 कर दिया गया है । सदस्यों को यह जानकर भी प्रसन्नता होगी कि अर्जुन, द्रोणाचार्य और राजीव गांधी खेल रत्न पुरस्कार प्राप्त करने वाले खिलाड़ियों को दिए जाने वाले नकद पुरस्कार की राशि भी दोगुनी कर दी गयी है ।

औद्योगिक संबंध

भारतीय रेल अपने स्थायी वार्ता तंत्र (पी एन एम) के जरिए अपनी कर्मचारी फेडरेशनों के साथ निरंतर बातचीत करती रहती है ।"प्रबंधन में रेल कर्मचारियों की भागीदारी (प्रेम)" के मंच के माध्यम से अधिकारियों और कर्मचारी फेडरेशनों के साथ निरंतर बातचीत चलती रहती है । हमें अपने कर्मचारियों की संख्या को अनुकूलतम बनाने यानि राइट साइजिंग के काम सहित परिचालन संबंधी अपने विभिन्न क्रियाकलापों में उत्पादकता बढ़ाने और लागतों में कमी लाने के लिए किए जाने वाले उपायों के संबंध में इनसे पूरा सहयोग और इनकी भागीदारी मिलती रही है ।

यात्री सुविधा र्वा

महोदय, मुझे भारतीय रेल के 150वें र्वा के समारोह के उपलक्ष्य में आने वाले र्वा को रेल यात्रियों को समर्पित करने और इसे "यात्री सुविधा र्वा" घोाित करते हुए र्हा हो रहा है । 16 अप्रैल, 1853 को पहली गाड़ी बोरीबंदर से ठाणे के लिए चली थी । इस महत्वपूर्ण ऐतिहासिक दिवस की याद में हम 16 इंटरसिटी गाड़ियां चलाने जा रहे हैं । इन गाड़ियों को "जन शताब्दी एक्सप्रेस" के नाम से जाना जाएगा । इन गाड़ियों में वर्तमान शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों की अधिकांश सुविधाएं होंगी तथा इनमें विशेा डिजाइन वाले द्वितीय श्रेणी कुर्सी यान उपलब्ध होंगे । जैसा कि इनका नाम जनशताब्दी है, ये गाड़ियां अधिक यात्रियों को सुलभ होंगी । देश के विभिन्न भागों में निम्नलिखित 16 जोड़ी जनशताब्दी सेवाएं आरंभ किए जाने का प्रस्ताव हैः-

i. मडगांव-मुंबई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस)
ii. गुवाहाटी-दीमापुर
iii. रायगढ़-रायपुर-दुर्ग
iv. अहमदाबाद-भुज
v. टाटानगर-रांची
vi. बेंगलूर-हुबली
vii. एर्णाकुलम-तिरुवंनतपुरम
viii. कोटा-निजामुद्दीन
ix. भुवनेश्वर-हावड़ा
x. देहरादून-दिल्ली
xi. हावड़ा-मालदा टाउन
xii. वाराणसी-लखनऊ
xiii. चंडीगढ़-नई दिल्ली
xiv. चेन्नैई-विजयवाड़ा वाया गुडूर
xv. हबीबगंज-जबलपुर
xvi. कटिहार-पटना

इससे पहले कि मैं अन्य नई गाड़ियां चलाने, गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने और मौजूदा सेवाओं के विस्तार की बात करूं, मैं माननीय सदस्यों को उन उपायों से अ वगत कराना चाहूंगा जो यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए किए गए हैं ।

अनारक्षित टिकट प्रणाली

हम प्रतिदिन 1 करोड़ 30 लाख यात्रियों को लाते-ले जाते हैं । इनमें से 1 करोड़ 20 लाख यात्री बिना आरक्षण के यात्रा करते हैं । मुझे यह घोाणा करते हुए अत्यधिक प्रसन्नता हो रही है कि भारतीय रेल अपने अस्तित्व के 150वें र्वा में कंप्यूटर आधारित अनारक्षित टिकट प्रणाली विकसित करेगी । इस प्रणाली की सहायता से न के वल उस स्टेशन से जहां से गाड़ी पकड़नी हो बल्कि अन्य स्थानों से भी अनारक्षित टिकट जारी किए जा सकेंगे । यह प्रणाली मासिक सीजन टिकट और तिमाही सीजन टिकट जारी करने में भी समर्थ होगी । साथ ही, इसमें किसी आगामी तारीख की यात्रा के लिए किसी एक स्थान से किसी अन्य गंतव्य तक की टिकटें जारी करने की सुविधा होगी । इस प्रयोजन के लिए आगामी र्वा के दौरान एक पायलट परियोजना शुरू की जा रही है ।

यात्री आरक्षण प्रणाली

रेल उपयोगकर्ताओं की सुविधा के लिए अधिकतम स्थानों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र उपलब्ध कराने का भारतीय रेल प्रयास करती रही है । मैंने यह निर्णय लिया है कि सभी जिला मुख्यालयों और महत्वपूर्ण स्टेशनों के अलावा उन स्टेशनों पर भी जहां आरक्षण संबंधी कार्यभार 100 से अधिक है, कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र उपलब्ध कराया जाएगा ।

मौजूदा र्वा में 90 स्थानों पर यात्री आरक्षण टर्मिनलों की व्यवस्था की गई है जिससे इस र्वा के अंत तक यात्री आरक्षण प्रणाली वाले स्थानों की कुल संख्या 700 से भी अधिक हो जाएगी । उक्त नीति के लागू होने के बाद र्वा 2002-03 में भारतीय रेल की 150वीं र्वागांठ के आयोजन के अवसर पर देशभर में 150 और टर्मिनल स्थापित किए जायेंगे ।

रेल नीर

रेल परिसर में यात्रियों को पेयजल उपलब्ध कराना हमारी जिम्मेदारी है और हम इसका सफलतापूर्वक निर्वाह कर रहे हैं । पेयजल की डाक्टरी जांच की जाती है और किसी प्रकार की कमी का तुरंत सुधार किया जाता है । इस संबंध में व्यवस्था को और अधिक प्रभावशाली बनाया जाएगा । मुझे रेलवे स्टेशनों पर बेचे जाने वाले बोतल बंद पानी के संबंध में शिकायतें प्राप्त होती रही हैं । हमने निर्णय लिया है कि भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड "रेल नीर" नाम से बोतल बन्द पेय जल

बनाने का संयंत्र स्थापित करेगा । ऐसे संयंत्र चरणबद्ध आधार पर पूरे देश में स्थापित किए जाएंगे। रेल परिसरों और गाड़ियों में केवल "रेल नीर" की बिक्री की जाएगी । इससे रेल उपयोगकर्ताओं के लिए अच्छी क्वालिटी का पेयजल उपलब्ध होना सुनिश्चित होगा । चूंकि इस परियोजना में संपूर्ण निवेश भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड का होगा, इसलिए भारतीय रेल के वित्त पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा ।

भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम

भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम की स्थापना भारतीय रेल पर खानपान संबंधी यात्री सुविधाओं को और उन्नत तथा प्रोफेशनल बनाने के लिए की गई है । इस निगम ने कार्य करना आरंभ कर दिया है तथा यह भारतीय रेल से खानपान संबंधी परिचालनों का कार्यभार योजनाबद्ध रूप से अपने हाथ में ले रहा है । भारतीय रेल की विभागीय खानपान इकाइयों को उनके खानपान कर्मचारियों सहित भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम को सौंप दिया जाएगा ।

2002-03 के दौरान भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम पौटिक तथा स्वास्थ्यप्रद भोजन उपलब्ध कराने के लिए रेलवे स्टेशनों पर लगभग पचास फूड प्लाजा प्रारंभ करेगा । इस वर्ा के भीतर छह बजट होटलों की व्यवस्था के लिए एक पायलट परियोजना को भी कार्यान्वित किया जाएगा । भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम को शताब्दी और राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रा करने वाले पांच वर्ा की आयु से कम के शिशुओं के लिए भी निःशुल्क आहार उपलब्ध कराने का निर्देश दिया गया है ।

महोदय, मैं अब नई गाड़ियां, फेरों में वृद्धि और चालन क्षेत्र में विस्तार का उल्लेख करना चाहता हूँ । मुझे यह घोाणा करते हुए प्रसन्नता है कि प्राप्त हुए अनुरोधों और आंकी गई जरूरतों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित नई एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव हैः

i. दुर्ग-बेंगलूर बरास्ता गोंदिया, चांदा फोर्ट और सिकंदराबाद (साप्ताहिक)
ii. गुवाहाटी-जोधपुर-बीकानेर बरास्ता जयपुर (साप्ताहिक)
iii. जम्मू तवी-हरिद्वार
iv. सारनाथ-राजगीर बुद्ध पूर्णिमा एक्सप्रेस बरास्ता गया (सप्ताह में तीन बार)
v. दुर्ग-जयपुर (साप्ताहिक)
vi. बेंगलूरु-गांधीधाम बरास्ता हुबली (साप्ताहिक)
vii. अहमदाबाद-वाराणसी बरास्ता इलाहाबाद (साप्ताहिक)
viii. हटिया-मुंबई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) बरास्ता गया, वाराणसी (साप्ताहिक)
ix. गढ़वा रोड- हटिया
x. कन्नानोर-बेंगलूरु (साप्ताहिक)
xi. चेन्नई एगमोर- तिरुवंनतपुरम बरास्ता नागरकोइल
xii. भोपाल (हबीबगंज)- मुंबई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) (साप्ताहिक)
xiii. भोपाल-हावड़ा (साप्ताहिक)
xiv. जयपुर-मुंबई (बांद्रा टर्मिनस) (सप्ताह में तीन बार)
xv. नांदेड-पुणे (सप्ताह में तीन बार)
xvi. निजामुद्दीन-कन्याकुमारी बरास्ता विल्लुपुरम (साप्ताहिक)
xvii. हावड़ा-गोरखपुर बरास्ता नरकटियागंज (साप्ताहिक)
xviii. नई दिल्ली-हावड़ा (सप्ताह में दो बार)
xix. इंदौर-पटना बरास्ता भोपाल- लखनऊ (साप्ताहिक)
xx. अहमदाबाद-राजकोट
xxi. बरहामपुर-भुवनेश्वर
xxii. विशाखापत्तनम-चेन्नई (साप्ताहिक)
xxiii. पठानकोट-दिल्ली (सप्ताह में तीन बार)
xxiv. महू-चित्तौड़गढ़ (मीटर लाइन)
xxv. एर्णाकुलम-कालीकट (6341/6342 एर्णाकुलम-तिरुवंनतपुरम एक्सप्रेस बरास्ता अल्लेपी के स्थान पर और एर्णाकुलम तथा तिरुवंनतपुरम के बीच जनशताब्दी एक्सप्रेस चलाए जाने के बाद)

पूर्वोत्तर राज्यों के माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि गुवाहाटी और नई दिल्ली के बीच अब प्रतिदिन राजधानी गाड़ी चलेगी इसीलिए 2435/2436 नई दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस के फेरे बढ़ाकर इसे सप्ताह में दो दिन के स्थान पर सप्ताह में 4 दिन चलाने का निर्णय लिया गया है । निम्न गाड़ियों की जोड़ियों के फेरे भी बढ़ाए जा रहे हैं -

i. 2421/2422 नई दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार और इसे हावड़ा के बजाय आद्रा-खड़गपुर के रास्ते चलाया जाएगा ।
ii. 2805/2806 विशाखापत्तनम-विजयवाड़ा जन्मभूमि एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में छह दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन ।
iii. 5211/5212 अमृतसर-दरभंगा जनसेवा एक्सप्रेस बरास्ता नरकटियागंज के फेरे सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन । इस गाड़ी को अब "जन नायक एक्सप्रेस" के नाम से जाना जाएगा ।
iv. 1463/1464 राजकोट-जबलपुर एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर सप्ताह में पांच दिन (1269/1270 राजकोट भोपाल एक्सप्रेस का चालन-क्षेत्र सप्ताह में एक बार इटारसी के रास्ते जबलपुर तक बढ़ाकर) ।
v. 5209/5210 अमृतसर-बरौनी जनसेवा एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में पांच दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन बरास्ता भटनी-छपरा-शाहपुर पटोरी ।
vi. 2129/2130 पुणे-हावड़ा आजाद हिन्द एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में तीन दिन से बढ़ाकर सप्ताह में चार दिन ।
vii. 6509/6510 अजमेर-बेंगलूरू एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में दो बार ।
viii. 5049/5050 गोरखपुर-हावड़ा एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में दो बार और मऊ, इंदारा, बलिया और शाहपुर पटोरी के रास्ते मार्ग-निर्धारण ।
ix. 8603/8604 हटिया-दिल्ली झारखंड स्वर्णजयंती एक्सप्रेस (डाल्टनगंज के रास्ते) के फेरे सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार ।
x. 8605/8606 हटिया-दिल्ली झारखंड स्वर्णजयंती एक्सप्रेस (गया के रास्ते) के फेरे सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार ।
xi. 5025/5026 गोदान एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में दो बार (सप्ताह में एक बार गोरखपुर से मुंबई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस तक) और सप्ताह में एक बार छपरा से मुंबई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस तक) बरास्ता भटनी, मऊ और शाहगंज)

xii. 9311/9312 इंदौर-पुणे एक्सप्रेस बरास्ता वसई रोड के सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में दो बार
xiii. 4319/4320 देहरादून-काठगोदाम एक्सप्रेस के सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में दो बार ।

मुझे निम्नांकित सेवाओं के चालन-क्षेत्र में विस्तार की घोाणा करते हुए भी प्रसन्नता हो रही हैः-

i. 1003/1004 मुंबई-नांदेड देवगिरि एक्सप्रेस को निजामाबाद तक ।
ii. 5045/5046 गोरखपुर-अहमदाबाद साप्ताहिक एक्सप्रेस को ओखा तक ।
iii. 4231/4232 लखनऊ-सहारनपुर एक्सप्रेस को चंडीगढ़ तक ।
iv. 6519/6520 बेंगलूरू-बंगारपेट एक्सप्रेस को जोलारपेट्टै तक ।
v. 8101/8102 टाटा/हटिया-पठानकोट एक्सप्रेस को जम्मू तवी तक ।
vi. 6589/6590 बेंगलूरु-मिरज रानी चेन्नम्मा एक्सप्रेस को कोल्हापुर तक ।
vii. 4859/4860 दिल्ली-जोधपुर एक्सप्रेस को जैसलमेर तक ।
viii. 4845/4846 जोधपुर-अहमदाबाद सूर्यनगरी एक्सप्रेस को मुंबई (बांद्रा टर्मिनस) तक सप्ताह में चार दिन ।
ix. 5005/5006 देहरादून-गोरखपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन बार) को सप्ताह में एक बार नरकटियागंज के रास्ते मुजफ्फरपुर तक
x. 8025/8026 शालीमार-बांकुरा आरण्यक एक्सप्रेस को आद्रा तक ।
xi. 5302/5305 कानपुर-कासगंज एक्सप्रेस (मीटर लाइन) को बरेली तक ।
xii. 3245/3246 दानापुर-कटिहार कैपिटल एक्सप्रेस को न्यू जलपाईगुडी तक ।
xiii. 1269/1270 राजकोट-भोपाल एक्सप्रेस को बीना-कटनी के रास्ते जबलपुर तक (सप्ताह में दो दिन)
xiv. 4269/4270 लखनऊ-चोपन-शक्तिनगर-सिंगरौली त्रिवेणी एक्सप्रेस को बरवाडीह तक चोपन और बरवाडीह के बीच एक लिंक एक्सप्रेस चलाकर
xv. 8441/8442 भुवनेश्वर-पलासा इंटरसिटी एक्सप्रेस को श्रीकाकुलम तक ।
xvi. 243/244 विशाखापत्तनम-श्रीकाकुलम एमईएमयू को पलासा तक ।

मुझे सदन को यह सूचित करते हुए हर्ा हो रहा है कि लखनऊ में सर्कुलर रेलवे के विद्युतीकरण का कार्य 31 मार्च 2002 तक पूरा कर लिए जाने के उपरान्त लखनऊ सर्कुलर एमईएमयू (MEMU) सेवा शुरू किए जाने का प्रस्ताव है । इस र्वा के दौरान विरार और दहानू रोड तथा पालघाट टाउन और ईरोड के बीच भी एमईएमयू से वाएं शुरू करने का प्रस्ताव है । इसके अलावा, निम्न सवारी गाड़ियों को चलाए जाने का भी प्रस्ताव हैः-

i. गुवाहाटी-न्यू बोंगईगांव बरास्ता गोलपाडा
ii. दिल्ली-मेरठ
iii. रेवाड़ी-दिल्ली सराई रोहिल्ला (मीटर गेज़)
iv. पठानकोट-जम्मू तवी
v. हरिहर-हुबली
vi. झांसी-बीना
vii. सहारनपुर-शामली

महोदय, मैं अब वार्षिक योजना 2002-2003 को प्रस्तुत करना चाहता हूँ-

र्वा 2002-03 के लिए 10,120 करोड़ रुपए का योजना परिव्यय रखा गया है । विशेा रेल संरक्षा निधि से संबंधित संरक्षा कार्यों के लिए 2,210 करोड़ रुपए के परिव्यय को देखते हुए कुल परिव्यय 12,330 करोड़ रुपए बनता है । यह पिछले र्वा के संशोधित अनुमान से 1473 करोड़ रुपए ज्यादा है । विशेा रेल संरक्षा निधि को हटाकर शुद्ध वृद्धि 663 करोड़ रुपए की है । र्वा 2002-03 के लिए सामान्य राजकोा से कुल 5,840 करोड़ रुपए प्राप्त हुए जिसमें विशेा संरक्षा निधि में अंशदान के 1350 करोड़ रुपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 450 करोड़ रुपए शामिल हैं । पिछले र्वा यह राशि 5738 करोड़ रुपए थी, जिसमें अंतिम चरण की परियोजनाओं के लिए प्राप्त 898 करोड़ रुपए, विशेा रेल संरक्षा निधि के लिए प्राप्त 1,000 करोड़ रुपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 300 करोड़ रुपए शामिल थे ।

बजटीय समर्थन के अतिरिक्त, मैं योजना खर्च के लिए आंतरिक तौर पर भी 2630 करोड़ रुपए मुहैया करने का प्रस्ताव करता हूँ । यद्यपि, यह पिछले र्वा के बजट की राशि से 620 करोड़ रुपए कम है परन्तु इसका सकारात्मक पक्ष यह है कि इसमें बजट में उल्लिखित आमदनी प्राप्त होने में अनिश्चितता नहीं है । पिछले वर्षों की भांति ही मुख्यतः भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से बाज़ार से उधार लेने के बजटेतर स्रोतों से योजना की शेा जरूरतों को पूरा किया जाएगा । विशेा रेल संरक्षा निधि को केन्द्र सरकार के अंशदान के साथ-साथ संरक्षा प्रभार की वसूली से सम्पूरित किया जाएगा, जो 860 करोड़ रुपए होने की आशा है, जिससे विशेा रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत कुल परिव्यय 2,210 करोड़ रुपए हो जाएगा ।

महोदय, वार्षिक योजना में विस्तार और संरक्षा पर विशेा जोर दिया गया है । इस र्वा 5 प्रमुख परियोजना शीर्षों में पूंजी के अन्तर्गत कुल परिव्यय 2888 करोड़ रुपए रखा गया है, जिसमें नई लाइनों पर 911 करोड़ रुपए, आमान परिवर्तन पर 862 करोड़ रुपए, दोहरीकरण के लिए 610 करोड़ रुपए और विद्युतीकरण के लिए 237 करोड़ रुपए शामिल है । महानगर परिवहन परियोजनाओं के लिए 268 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है । मुंबई रेल विकास निगम के लिए अपेक्षित मल्टीलेटरल ि वत्तपोाण के साथ इससे इन परियोजनाओं को बल मिलेगा ।

अनुसंधान तथा विकास कार्यकलापों पर जोर देने के लिए रेलवे अनुसंधान के परिव्यय को दोगुना किया जा रहा है । संरक्षा से संबंधित योजना शीर्षों के आंबटन में भी काफी वृद्धि की गई है । विशेा रेल संरक्षा निधि के अन्तर्गत परिव्यय को शामिल करते हुए, इन योजना शीर्षों के तहत रेलपथ नवीकरण के लिए 2703 करोड़ रुपए, पुलों के लिए 204 करोड़ रुपए, सिगनल और दूरसंचार के लिए 725 करोड़ रुपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है । ये 2001-2002 के संबंधित संशोधित अनुमानों की तुलना में क्रमशः 46%, 86% और 75% अधिक हैं ।

भाग - II

2002-03 के बजट अनुमान

महोदय, अब मैं 2002-03 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा ।

वर्ा 2002-03 के दौरान रेलवे 510 मिलियन टन राजस्व उपार्जक आरंभिक माल यातायात की ढुलाई की आशा रखती है, जो चालू वर्ा के दौरान 489 मिलियन टन के संभावित यातायात से 21 मिलियन टन अधिक है । आरंभिक यात्री यातायात में लगभग 4 वृद्धि होने की संभावना है जिसके परिणामस्वरूप मौजूदा वर्ा के संशोधित अनुमानों की तुलना में 10 अधिक आमदनी होगी । पार्सल के क्षेत्र में किए गए उपायों से अन्य कोचिंग संबंधी आमदनी में 7 की वृद्धि होने की संभावना है । वर्ा 2002-03 के दौरान अन्य विविध आय 1,000 करोड़ रुपए आंकी गई है जो चालू वर्ा के संशोधित अनुमानों से 11 % अधिक है ।

इन अनुमानों और किरायों तथा मालभाड़े की वर्तमान दरों के आधार पर प्राप्तियां 40,178 करोड़ रुपए आंकी गई हैं । यह मौजूदा वित्त वर्ा के संशोधित अनुमानों से 2,458 करोड़ रुपए अधिक है ।

रेलवे का साधारण संचालन व्यय 31,160 करोड़ रुपए होने का अनुमान है जोकि चालू वर्ा के संशोधित अनुमानों से 7% अधिक है । पेंशन निधि में 5,990 करोड़ रुपए का विनियोग किए जाने का प्रस्ताव है । योजना संसाधनों के लिए संभावित आवश्यकताओं के आधार पर मूल्यह्रास आरक्षित निधि में 1,978 करोड़ रुपए विनियोग का प्रावधान किया गया है ।

इस प्रकार कुल संचालन व्यय 39,128 करोड़ रुपए होगा जिसके परिणामस्वरूप शुद्ध यातायात प्राप्तियां 1,050 करोड़ रुपए की होंगी । शुद्ध विविध प्राप्तियां 1,289 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जिसमें नव-सृजित विशेा रेलवे संरक्षा निधि को विनियोजित किए जा रहे यात्री किराए पर अधिभार की वसूली के जरिए एकत्रित होने वाली राशि तथा ऊपरी या निचले सड़क पुलों के निर्माण एवं चौकीदार रहित समपारों पर चौकीदार तैनात करने संबंधी रेल संरक्षा कार्यों के लिए सामान्य राजस्व से प्र ाप्त होने वाले 450 करोड़ रुपए की राशि भी शामिल हैं । अतः शुद्ध राजस्व 2,339 करोड़ रुपए बनता है ।

सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर के संबंध में एक ज्ञापन रेलवे कन्वेन्शन कमिटी को प्रस्तुत किया गया है । इस बीच वर्ा 2002-03 के लिए लाभांश की व्यवस्था वर्ा 2001-02 के लिए लागू दर पर ही की गई है । इस आधार पर, वर्ा 2002-03 के लिए लाभांश दायिता 2,679 करोड़ रुपए बनती है । रेल मंत्रालय द्वारा सामान्य राजस्व से लिए गए 249 करोड़ रुपए के ऋण की वापसी करने तक लगभग 17 करोड़ रुपए की राशि ब्याज के रूप में प्रतिर्वा अदा करनी होगी । तद्नुसार, सामान्य राजस्व को 2696 करोड़ रुपए की राशि का भुगतान देय बनता है । मुझे यह घोाणा करते हुए बहुत प्रसन्नता हो रही है कि सामान्य राजस्व को आगामी वर्ा के दौरान देय होने वाली समूची डिविडेन्ड दायिता को पूर्णतया अदा कर दिया जाएगा ।

उपर्युक्त अनुमानों के आधार पर 2002-03 में व्यय की तुलना में प्राप्तियों में 340 करोड़ रुपए की कमी है जिसके कारण योजनागत व्यय की आवश्यकताओं में 1,360 करोड़ रुपए की कमी पड़ती है । इसे अतिरिक्त संसाधन जुटाकर पूरा किया जाने का प्रस्ताव है जिनका विवरण आगे दिया जा रहा है ।

महोदय, मुझे विश्वास है कि यह महान सदन इस तथ्य को स्वीकार करेगा कि रेल तंत्र की वित्तीय अर्थक्षमता को बनाए रखना संगठन के दीर्घकालीन हित में होगा । रेलवे परिचालन के लागत भार को पूरी तरह से उपयोगकर्ताओं विशेाकर यात्रियों पर नहीं डालती रही है । पंचम वेतन आयोग की सिफारिशें लागू करने और अन्य इनपुटों के मूल्य में वृद्धि से उत्पन्न वित्तीय भार को रेलवे स्वयं वहन करती रही है । महोदय, अब ऐसी स्थिति आ गई है कि रेलवे के पास परिचालन की लागत में हुई वृद्धि को कुछ हद तक अंतरित करने के सिवाय कोई विकल्प नहीं बचा है ।

महोदय, उदारीकृत अर्थव्यवस्था के प्रतिस्पर्धात्मक माहौल में अधिक यातायात आकर्ति करने के लिए रेल मालभाड़ा और किराया संरचना को और अधिक युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता है ।

माल यातायात सेवाएं

वर्ा 2002-03 के लिए मालभाड़ा दरों में समान रूप से (across the board) वृद्धि करने का मेरा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

पिछले कुछ वर्ाों में मालभाड़ा दरों में तदर्थ परिवर्तनों के कारण मालभाड़ा संरचना में कुछ विसंगतियां उत्पन्न हुई हैं । इसे युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता पिछले कुछ समय से महसूस की जा रही थी । इन विसंगतियों को दूर करने और मालभाड़ा दरों को अधिक आर्काक बनाने के लिए बेस क्लास-100 (सौ) के लिए मालभाड़ा संरचना को युक्तिसंगत बनाया गया है । मालभाड़ा संरचना के टेपर में परिवर्तन करने का प्रस्ताव है जिससे दूरी बढ़ने से प्रति किलोमीटर दर में सुगम गिरावट आए । परिणामस्वरूप, बेस क्लास-100 के लिए मालभाड़ा दर में 101 से 165 किलोमीटर तथा 501 से 1575 किलोमीटर की दूरी सीमा में थोड़ी कमी आएगी तथा अन्य दूरियों में इसमें मामूली वृद्धि होगी । सभी अन्य श्रेणियों के मालभाड़े के लिए टेपर का बिल्कुल यही स्वरूप अपनाया गया है जिसका बेस क्लास-100 के साथ प्रतिशत के लिहाज से यथार्थ संबंध कायम रहेगा ।

इस समय विभिन्न वस्तुओं के मालभाड़े की 59 श्रेणियां हैं । उच्चतम श्रेणी का मालभाड़ा दर निम्नतम श्रेणी के भाड़ा दर से लगभग 8 गुना अधिक है । मेरा श्रेणियों की संख्या को 59 से घटाकर 32 करने का प्रस्ताव है । श्रेणी - 90 निम्नतम और श्रेणी - 300 उच्चतम श्रेणी होगी । संशोधित वर्गीकरण में उच्चतम श्रेणी के लिए

मालभाड़ा दर निम्नतम श्रेणी के मालभाड़ा दर से 3.3 गुना अधिक होगी ।

विगत में, जहां कतिपय वस्तुओं को मालभाड़ा दरों में वृद्धि से छूट दी गई थी, वहीं कुछ अन्य वस्तुओं की मालभाड़ा दरों में असमान परिवर्तन किए गए थे । परिणामस्वरूप, धीरे-धीरे 25 ऐसी श्रेणियां अस्तित्व में आईं जिनके पीछे ए, बी, सी, के, एम और एक्स लगा है । अब मैं समस्त विसंगतियों को दूर करने के लिए ऐसी सभी श्रेणियों को समाप्त करने का प्रस्ताव रखता हूं । बहरहाल, खाने के नमक, फल, सब्जियों, गुड़, खांडसारी, शक्कर, खाद्य तेल की कुछ मदों, खाद्यान्न, दालें, जैविक उर्वरक, यूरिया, चारा और सूखी घास जैसी आम उपयोग की वस्तुओं की निम्नतम श्रेणी - 90 में ढुलाई करने का मेरा प्रस्ताव है । ऐसा करने से इनमें से कुछ वस्तुओं की भाड़ा दरों में वृद्धि होगी । किन्तु, इस वृद्धि से आम नागरिक पर कोई विशेा प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि मालभाड़ा दरों में वृद्धि से इन वस्तुओं की कीमत में मामूली वृद्धि ही हो सकती है । उदाहरण के लिए, खाने के नमक के मामले में मालभाड़ा दरों में वृद्धि से नमक की कीमतों में चार सदस्यों के एक परिवार के लिए प्रतिमाह एक रूपए से भी कम की वृद्धि हो सकती है । इसी प्रकार खाद्य तेल और खाद्यान्नों तथा दालों की कीमतों पर भी नाममात्र का ही प्रभाव पड़ेगा जिसकी वजह से जन सामान्य को कोई परेशानी नहीं होगी ।

युक्तिकरण के कारण कोयला, लौह अयस्क और इस्पात संयंत्रों को कच्चा माल जैसी महत्वपूर्ण वस्तुओं की मालभाड़ा दरों में बहुत मामूली वृद्धि होगी । युक्तिकरण के कारण इस्पात एवं पिग आयरन, सीमेंट, अधिकाश पेट्रोलियम उत्पादों और बहुत-सी अन्य वस्तुओं की मालभाड़ा दरों में थोड़ी-सी कमी हो जाएगी । खास दूरियों के लिए मौजूदा और प्रस्तावित मालभाड़ा दरों के साथ चुनिंदा वस्तुओं के पुनः वर्गीकरण का ब्यौरा ज्ञापन में दिया गया है जिसमें मालभाड़ा दरों और किरायों में समायोजन के लिए बजट प्रस्तावों को स्पट किया गया है । मैं उद्योग क्षेत्र से प्राप्त होने वाले सुझावों पर विचार करने को तैयार हूं, जिससे राजस्व की हानि के बिना परिवहन क्षेत्र में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने में मदद मिले ।

मालभाड़ा दरों में इन आशोधनों से वर्ा के दौरान 450 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा है ।

यात्री सेवाएं

महोदय, रेलों के संचालन खर्च में बढ़ोतरी के बावजूद पिछले दो वर्ा के दौरान यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई थी । परिसंपत्तियों के बदलाव के बकाया कार्यों को समयबद्ध तरीके से निपटाने के लिए एक नॉन-लैप्सेबल विशेा रेलवे संरक्षा निधि का सृजन करने के लिए अक्तूबर, 2001 से किरायों पर संरक्षा अधिभार लगाया गया था । अब मैं यात्री किराया संरचना में समुचित टैरिफ पुनर्सन्तुलन बनाने के लिए किरायों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव रखता हूं जिसे वर्तमान विसंगतियों को दूर करने हेतु किराया संरचना के टेपर में संशोधन, न्यूनतम किरायों में नाममात्र के परिवर्तन और विभिन्न श्रेणियों के किरायों की सापेक्षता को युक्तिसंगत बनाकर किया जाएगा ।

वर्ा 1999-2000 के बजट में द्वितीय श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) के किरायों को आधार मानकर यात्रा की विभिन्न श्रेणियों के किरायों के युक्तिकरण की नीति अपनायी गयी थी । द्वितीय श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) के किरायों को सूचकांक 100 के रूप में मानकर शयनयान (मेल/एक्सप्रेस) के लिए सापेक्षता सूचकांक को 155 से बढ़ाकर 160 और वातानुकूल कुर्सीयान के लिए 300 से बढ़ाकर 350 करने का प्रस्ताव है । वातानुकूल प्रथम श्रेणी के लिए सापेक्षता सूचकांक को 1440 से कम करके 1400 किया जाएगा ताकि इस सेवा की उपयोगिता बेहतर हो सके और हवाई यात्रा के साथ इसे और अधिक प्रतिस्पर्धात्मक बनाया जा सके । अन्य श्रेणियों के किरायों के सापेक्षता सूचकांक में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा ।

द्वितीय श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) के न्यूनतम किराए को 15 रुपए से बढ़ाकर 16 रुपए करने का प्रस्ताव है । यह न्यूनतम किराया 15 किलोमीटर तक की दूरी के लिए लागू होगा । 341 किलोमीटर तक की दूरी, जो इस श्रेणी के लिए यात्रा की औसत दूरी है, के लिए किराए में वृद्धि एक रुपए से लेकर छः रुपए तक होगी ।

द्वितीय श्रेणी (साधारण) का न्यूनतम किराया तीन रुपए से बढ़ाकर चार रुपये करने का प्रस्ताव है । यह किराया 10 किलोमीटर तक की दूरी के लिए लागू होगा । जन सामान्य को परिवहन का सस्ता साधन उपलब्ध कराने की आवश्यकता को मैं पूरी तरह समझता हूं । इस श्रेणी के किराये को युक्तिसंगत बनाने के परिणामस्वरूप कतिपय दूरियों के किराए में एक रुपए से लेकर दो रुपए तक कमी आ जाएगी । 100 किलोमीटर तक, जो इस श्रेणी के लिए यात्रा की औसत दूरी है, के लिए किराए में अधिकतम वृद्धि तीन रुपए प्रति टिकट होगी । इस समय द्वितीय श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) और द्वितीय श्रेणी (साधारण) की किराया संरचना में कोई सम्यक संबंध नहीं है । 100 किलोमीटर से अधिक की दूरी के लिए द्वितीय श्रेणी (साधारण) के किराये द्वितीय श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) के किरायों के 55 प्रतिशत पर निर्धारित किए जाएंगे ।

मैं मासिक सीज़न टिकट किरायों के युक्तिकरण की शुरुआत करने का भी प्रस्ताव रखता हूं। फिलहाल, मासिक सीज़न टिकट धारक एक महीने में सामान्यतः की जाने वाली 50 एकल यात्राओं की तुलना में 10 से 19 एकल यात्राओं के लिए भुगतान करते हैं । द्वितीय श्रेणी मासिक सीज़न टिकटों के किरायों को द्वितीय श्रेणी (साधारण) की 15 एकल यात्राओं के किरायों के समकक्ष निर्धारित करने का प्रस्ताव है, और यह सभी दूरियों के लिए समान रूप से लागू होगा । प्रथम श्रेणी के सीज़न टिकटें पहले की तरह द्वितीय श्रेणी सीज़न टिकट किराए के चार गुनी प्रभारित की जाएंगी ।

त्रैमासिक सीज़न टिकटों, जो मासिक सीज़न टिकट किरायों के 2.7 गुने पर प्रभारित किए जाते हैं, की वर्तमान प्रणाली में परिवर्तन करने का मेरा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के मौजूदा किराया संरचना में परिवर्तन करने का मेरा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

समाचार पत्र और पत्रिकाओं सहित पार्सल और सामान की बुकिंग की मौजूदा दरों में परिवर्तन करने का भी मेरा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

यात्री किरायों में उपर्युक्त परिवर्तनों से वर्ा के दौरान 910 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा है ।

मालभाड़ा दरों और किरायों में इन परिवर्तनों द्वारा वर्ा के दौरान कुल मिलाकर 1360 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व इकट्ठा होने की संभावना है ।

ये सभी प्रस्ताव 01.4.2002 से लागू होंगे ।

महोदय, इस विशाल संगठन को उपलब्धियों की नई बुलंदियों तक पहुंचाने की चुनौती को स्वीकार करने में रेल कर्मियों की कड़ी मेहनत और लगन के लिए मैं उनकी सराहना करना चाहूंगा । महोदय, अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं, भारतीय रेल की तरफ से माननीय प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी के प्रति रेलवे को उनके द्वारा प्रदत्त सतत समर्थन के लिए पुनः अपना हार्दिक आभार व्यक्त करना चाहता हूं । मुझे विश्वास है कि वे चालू वर्ा की भांति आगामी वर्ा भी उतने ही उदार रहेंगे और रेलवे को अपनी परियोजनाओं के त्वरित क्रियान्वयन के लिए अतिरिक्त धन प्रदान करेंगे ।

महोदय, इन शब्दों के साथ, मैं रेल बजट, 2002-03 सदन में संस्तुत करता हूं ।

MR. SPEAKER: The House stands adjourned to re-assemble at 2.30 p.m.

13.11 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till thirty minutes

Past Fourteen of the Clock.

14.33 hrs

The Lok Sabha re-assembled at thirty three minutes

past Fourteen of the Clock.

(Dr. Raghuvansh Prasad Singh in the Chair)

...(*Interruptions*)

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : सभापति महोदय, अयोध्या का मामला बहुत गंभीर मामला है।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपा करके आसन ग्रहण करिये। सदन की कार्यवाही अब शुरू की जाती है।

â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री जायसवाल जी, बैठिए। अब नियम 377 के अधीन सूचना ली जाएगी।

â€¦ (व्यवधान)

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Sir, matters under Rule 377 may be treated as laid on the Table. But the most important issue is the Ayodhya issue....(*Interruptions*)

श्री रामजीलाल सुमन : नियम 377 को पढ़ा हुआ मान लिया जाए।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : कोई एक माननीय सदस्य बोलेंगे तो उनको सुना जाएगा। सभी माननीय सदस्य एक साथ बोलेंगे तो कैसे सुना जाएगा?

â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : नियम 377 को पढ़ा हुआ मान लिया जाए और सदन के पटल में रहे लेकिन अयोध्या का मसला इतना महत्वपूर्ण है और माननीय प्रधान मंत्री जी ने डिटेल्स तो नहीं बताए हैं,â€¦ (व्यवधान) लेकिन फिर कहा है कि इस बारे में चर्चा होगी लेकिन अभी क्या स्टैप्स लिये हैं, यह सदन को जानकारी होनी चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

श्री कमलनाथ (छिन्दवाड़ा) : सदन में बहस कराने वाले हैं और खुद रवाना हो गये। â€¦ (व्यवधान) यह विाय लेना चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : It can be treated as laid.â€¦ (*Interruptions*)

सभापति महोदय : अब आप आसन ग्रहण कीजिये।

श्री रामजीलाल सुमन : 30-40 हजार लोग वहां जमा हैं। अनावश्यक रूप से वहां तनाव होगा और जहां तक सरकार का सवाल है,â€¦ (व्यवधान) यह बहुत गंभीर मामला है।â€¦ (व्यवधान)

श्री कमलनाथ : प्रधान मंत्री जी यह स्पट करें कि क्या-क्या कदम उठाएंगे। इस बारे में आप उन्हें निर्देशित कीजिए। ...(व्यवधान)

डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल (बेतिया) : आल-पार्टी मीटिंग आज शाम को है। प्रधान मंत्री जी ने स्पटीकरण दे दिया है। â€¦ (व्यवधान)

श्री कमलनाथ : कोई स्पटीकरण नहीं दिया है। यह नहीं बताया है कि कौन-कौन से कदम उठाए हैं । â€¦ (व्यवधान)

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : Sir, this is not a matter to be taken lightly. ...(*Interruptions*) Parliament has every right to know about the steps taken by the Government in this regard. ...(*Interruptions*)

डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल : ये मामले को राजनीतिक रंग देना चाहते हैं। देश के अन्दर शांति स्थापित करने का प्रयास करिए। â€¦ (व्यवधान) अयोध्या के नाम पर आप देश में तनाव पैदा करना चाहते हैं। प्रधान मंत्री जी ने स्पटीकरण दे दिया है। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने सवाल उठा दिया है, अब आप आसन ग्रहण कीजिए और आसन से सुनिए ।

â€¦ (व्यवधान)

डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल : यहां जनता ने हमको भेजा है। जनता द्वारा भेजे गए हम प्रतिनिधि हैं। आपकी कृपा से नहीं आए हैं। जनता के आशीर्वाद से आए हैं। â€¦ (व्यवधान)

श्री रामजीलाल सुमन : महोदय, अयोध्या का मामला बहुत गम्भीर मामला है। 30-40 हजार लोग वहां जमा हैं। â€¦ (व्यवधान) जहां तक इस सरकार का सवाल है, यह सरकार क्या कर रही है। â€¦ (व्यवधान) फैजाबाद के डीएम द्वारा पुलिस फोर्स बढ़ा देने से कुछ नहीं होगा। सरकार कार्रवाई नहीं कर रही है। â€¦ (व्यवधान)

डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल : सरकार कोई असंवैधानिक काम नहीं कर रही है। â€¦ (व्यवधान)

श्री किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर पूर्व) : महोदय, आपने नियम 377 के अधीन वक्तव्य देने की बात कही है। उसकी मंजूरी दी, यह जीरो-आवर नहीं है। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने सवाल उठा दिया है। अब आप हमारी बात सुनिए।

â€¦ (व्यवधान)

श्री किरीट सोमैया : महोदय, हमने नियम 377 के अधीन नोटिस दिया है। â€¦ (व्यवधान)

डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल : महोदय, इस विाय में वार्ता हो चुकी है। प्रधान मंत्री जी ने जवाब दे दिया है। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने अयोध्या का मामला उठाया है और माननीय प्रधान मंत्री जी ने स्पटीकरण दे दिया है। अब उसमें कोई बहस की गुंजाइश नहीं है। आप कृपया आसन ग्रहण कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपने सवाल उठा दिया है, अब आप आसन की बात सुनिए। आप खड़े-खड़े व्यर्थ ही सदन का समय बर्बाद कर रहे हैं।

â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपा कर आप आसन ग्रहण कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : सदन को यह जानने का अधिकार है कि अयोध्या में जो लोग इकट्ठे हुए हैं, उनके रुकने के लिए क्या इंतजाम किया?â€¦ (व्यवधान) सदन को यह सूचना मिलनी चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप कृपा कर पहले अपना आसन ग्रहण कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

SHRI E. AHAMED (MANJERI): Sir, I have given a Calling Attention notice. Even now, the *karsevaks* are being

assembled there. We do now know what is going to happen there tomorrow. There are also threats against the minorities there....(*Interruptions*) Therefore, we want to know the position from the Government....(*Interruptions*)

श्री रामजीलाल सुमन : महोदय, यह बहुत गंभीर मामला है।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप पहले मेरी बात सुन लीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया) : 1992 में बहुत सारे लोगों को इकट्ठा होने की अनुमति दी गई थी, ये लोग उन्हें कंट्रोल नहीं कर पाए और मस्ज़िद तोड़ दी।â€¦ (व्यवधान) बीजेपी दो मुंह वाली पार्टी है - वाजपेयी जी के मुंह से ठंडा निकलता है और वी.पी. सिंघल के मुंह से आग निकल रही है।â€¦ (व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : अयोध्या में शांति है और ये लोग सदन में अशांति पैदा कर रहे हैं।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया आप आसन ग्रहण कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी) : सरकार चर्चा के लिए तैयार है।

श्री हन्नान मोल्लाह : चर्चा कराने से क्या फायदा? चर्चा होती रही, मस्ज़िद टूटी, चर्चा होती रहेगी, मंदिर बन जाएगा।â€¦ (व्यवधान)

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI : Sir, we read in the newspapers the statement made by the hon. Prime Minister outside saying that he has failed in this matter....(*Interruptions*)

श्री रामजीलाल सुमन : सदन को बताया जाए कि सरकार क्या कार्यवाही कर रही है।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : अखबारों में चर्चा है प्रधानमंत्री जी ने कबूल किया है कि वे विफल हो गए हैं।â€¦ (व्यवधान) क्या सदन को जानने का अधिकार नहीं है।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप लोगों ने सवाल उठाया, अब आप आसन ग्रहण कीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत : प्रधानमंत्री जी ने सारे दलों की बैठक बुलाई है, उसमें विचार-विमर्श किया जाएगा, फिर आप क्यों व्यवधान कर रहे हैं?â€¦ (व्यवधान)

SHRI A.C. JOS (TRICHUR): Sir, Dr. Raghuvansh Prasad Singh has given notice of an Adjournment Motion. What happened to that? ...(*Interruptions*)

सभापति महोदय : आसन से आप निर्णय सुनिए। प्रश्न-काल को स्थगित करने के लिए विभिन्न माननीय सदस्यों ने सूचना दी थी।

â€¦ (व्यवधान)

SHRI E. AHAMED : Sir, my Calling Attention notice is there. What happened to that?...(*Interruptions*)

सभापति महोदय : हम नोटिस के विाय में ही बता रहे हैं। प्रश्न-काल को स्थगित कर वाद-विवाद कराने के लिए विभिन्न माननीय सदस्यों ने नोटिस दिया था।

उसी समय माननीय प्रधान मंत्री जी ने स्पटीकरण दिया और उन्होंने यह वचन दियाâ€¦ (व्यवधान) उन्होंने सदन को यह भी आश्वस्त किया कि उन वियों पर हम चर्चा के लिए तैयार हैं और आज शाम को प्रधान मंत्री जी ने सर्वदलीय नेताओं की बैठक भी अयोध्या इश्यू पर बुलाई है। उसमें विचार हो सकता है। जो कार्रवाई होगी और चर्चा में जो तय किया जाएगा â€¦ (व्यवधान) इसलिए सदन की कार्यवाही को आगे बढ़ाना चाहिए और नियम 377 को शुरू होने दिया जाना चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

श्री कमलनाथ : सर, यह बिल्कुल उचित नहीं है, हम इसे स्वीकार नहीं करते।â€¦ (व्यवधान)

श्री रामजीलाल सुमन : इसमें सरकार क्या कार्रवाई करेगी, वह तो स्वयं इसमें एक पार्टी है।â€¦ (व्यवधान)

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल : यह देश में दंगा करवाना चाहते हैं , लॉ एंड आर्डर को खराब करना चाहते हैं।â€¦ (व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज): सभापति जी, इन्होंने ही तो मूर्ति वहां रखवाई, शिलान्यास करवाया और अब यहां पर â€¦ (व्यवधान)

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराट्र): ये लोग चर्चा के लिए तैयार क्यों नहीं हैं।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : आप सरकार को आदेश दीजिए कि वह सदन को इस बारे में बताए।â€¦ (व्यवधान)

श्री कमलनाथ : सरकार बताए कि उसने इस पर क्या कार्रवाई की है।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : अब नियम 377 शुरू होने दीजिए।

श्री किरीट सोमैया : सर, मैं नियम 377 पढ़ूं।â€¦ (व्यवधान)

श्री रामजीलाल सुमन : सभापति जी, आप यहां पर रहते हैं तो ठीक रहते हैं, आसन पर जाकर आपको क्या हो जाता है।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय: वहां पर मैं विपक्ष हूं, यहां पर निपक्ष हूं। कायदे-नियम से चलना होता है।

श्री रामजीलाल सुमन : सभापति जी, अयोध्या में कोई भी घटना हो सकती है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : क्या सदन को सारी स्थिति जानने का अधिकार नहीं है? â€¦ (व्यवधान) सरकार ने इस बारे में क्या कदम उठाए, क्या उसे जानने का अधिकार नहीं है? (व्यवधान)

सभापति महोदय : मैं एक साथ सभी की बात कैसे सुनूंगा? आपने सवाल उठाया, उस पर निर्णय हो गया।

â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदयः अब जो सवाल उठा रहे हैं, चर्चा के समय वे सारी बातें सम्मिलित होंगी। आपने जो सवाल उठाए, उन पर सरकार का जवाब भी होगा।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : चर्चा से पहले कुछ बातों का निर्णय हो जाए तो अच्छा होगा। ...(व्यवधान) सरकार की तरफ से कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदयः नियम 377 के अधीन दी गई सभी सूचनाएं पटल पर ले मानी जाएंगी।